

Asia: VN/3785/2024

## **Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Joensuun kaupungin lausunto:

Lakiluonnoksen tavoitteeksi määritelty rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyn selkeyttäminen ja ostoliikenteen nykyistä laajemman järjestämisen mahdollistaminen ovat lähtökohtaisesti hyviä tavoitteita. Uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittely tulee kaikissa tapauksissa perustua pelkästään toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakevan tahon omaan aloitteeseen. Nyt lausunnolla olevasta luonnoksesta saa käsityksen, että laissa olisi tavoitteena pakottaa nykyiset tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset myös rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi, mikä ei ole millään muotoa hyväksyttävää. Olisikin selvintä, että ehdotuksen 182 §:stä poistettaisiin kokonaan lause ”Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.”.

Lakiluonnoksen terminologia on epämääräinen, mikä osaltaan vähentää lakiluonnoksen hyväksyttävyyttä. Esityksessä puhutaan ”alueellisista viranomaisista”, vaikka tarkoitetaan käytännössä yksiselitteisesti kunnallisia ja seudullisia tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Suomessa ei kuntien lisäksi ole muita alueellisia viranomaisia kuin hyvinvointialueet, eikä niille olla tällä lainsäädännöllä esittämässä joukkoliikenteen järjestämistä. Toinen hyvin epämääräisesti määritelty termi on ”alueellinen liikenne”, ja kyseistä termiä ei sen epämääräisyyden takia saa käyttää lainsäädännössä.

Valtion on yksiselitteisesti jatkossakin vastattava kaikesta tarpeelliseksi katsottavasta pitkämatkaisesta joukkoliikenteestä. Pitkämatkaista joukkoliikennettä sekä maanteillä että radoilla ovat kaikki maakuntarajat ylittävä ja usein myös kuntarajat ylittävä liikenne, kuten esimerkiksi

Joensuu-Varkaus-Pieksämäki ja Joensuu-Nurmes yhteysvälien henkilöjunaliikenne. Valtion ja kuntien välistä työnjakoa kaukoliikenteen järjestämisessä ei saa terminologian ja lainsäädännön keinoin hämähärryttää.

Rautatie Joensuusta länteen Joensuun ja Pieksämäen välillä on osa valtakunnan keskeisintä rautatieliikenteen poikittaisyhteyttä välillä Turku-Tampere-Jyväskylä-Joensuu. Pieksämäen ja Joensuun väli on yhteysvälin ainoa rataosuus, jossa ei ole sähköistystä ja joka ei kuulu pääväyläverkkoon. Tämän rataosuuden sähköistämistä tulee kiirehtiä ja henkilöjunaliikenne tässä valtakunnallisesti merkittävässä kaukojunaliikenteessä tulee turvata myös jatkossa. Joensuun ja Pieksämäen välinen henkilöjunaliikenne ei ole lähijunaliikennettä vaan kaukoliikennettä. Liikenne ei palvele pääasiassa alueen työssäkäyntiä tai muuta asiointiliikennettä vaan on osa maakuntarajat ylittävää kaukoliikennettä. Asemavälitys on sama kuin tyypillisesti kaukojunaliikenteessä ja matkustajista suurin osa jatkaa matkaansa Pieksämäeltä kaukoliikenteen junilla. Yhteysvälin suurin merkitys tulee vaihdollisista kaukoliikenteen yhteyksistä eri puolille Suomea. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuu-Pieksämäki välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Rataosuudella Joensuusta pohjoiseen Joensuu-Kontiomäki on henkilöjunaliikennettä Nurmeksen ja Joensuun välillä. Yhteys on kaukojunaliikennettä. Valtaosa matkustajista jatkaa Joensuusta kaukoliikenteen yhteyksillä eteenpäin. Kyseessä ei ole pääasiallisesti aluetta palvelevaa sisäistä liikennettä esim. työssäkäyntiin vaan liikenne on osa valtakunnallista liikkumista. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuun ja Nurmeksen välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Aiemmin lausuttavana olleessa Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksessa on maininta, että valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimusten vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Suunnitelman mukaan kunnat ja kaupungit osallistuisivat näihin kustannuksiin, mitä ei voi pitää tarkoituksenmukaisena eikä toteutuskelpoisena varsinkaan kaukojunaliikenteen osalta. Kunnille ja kaupungeille on hyvä mahdollistaa kustannuksiin osallistuminen tai kustannusten kattaminen aidossa, kuntien kokonaan tai osittain järjestämässä paikallisessa lähijunaliikenteessä. Yhteisväleillä, jotka ovat osa pitkämatkaista kaukojunaliikennettä, tulee rahoitusvastuun olla yksin valtiolla. Kaikki Joensuun alueen junaliikenne on pitkämatkaista kaukojunaliikennettä myös tulevaisuudessa.

Kuntien maksuosuuksia ei saa kasvattaa nykyisten olosuhteiden säilyttämiseksi. Jos kunnille osoitettaisiin lisää kuluja tulisi se talouden osalta arvioida tarkasti. Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa ei uudistukselle ole juurikaan löydetty taloudellisia vaikutuksia. Silloin täytyisi olla niin, ettei laista automaattisesti synny kustannusvaikutuksia nykyisille tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, koska muutoinhan kuntien maksutaakka kasvaisi. Junakaluston tai raitinfrakstruktuurin kustannuksia ei saa sisällyttää jatkossa kuntien harteille, elleivät kunnat itse ole siihen aloitteellisia. Esitetyssä muodossa hallituksen lakiesitystä ei tule viedä eteenpäin.

Himanka Marjo-Riitta  
Joensuun kaupunki - Joensuun kaupunginhallitus 10.3.2025 § 87